

Замечания к стратегии

1. Стр. 5 « Усиление негативного влияния климата на объекты транспортной инфраструктуры ...» не понятно откуда взялось это усиление – пришел ледник?
2. Стр. 9 «строительство и реконструкция 3490,8 км автомобильных дорог федерального значения к 2024 году и 10000 км - к 2035 году (нарастающим итогом)»; Китай планирует построить 8 тыс. км новых железных дорог за 2019 год, вложив в транспортный сектор свыше 3,2 трлн юаней (около \$457,5 млрд) инвестиций в основные фонды транспортного сектора экономики страны, сообщает 26 декабря агентство Синьхуа.
Ожидается, что автомобильные магистрали за уходящий год прирастут 330 тыс. км новых дорог, в то время как завершится строительство пяти новых гражданских аэропортов, сообщили в Министерстве транспорта КНР. За прошедший год страна построила 290 тыс. км автомагистралей в сельских районах, позволив тем самым еще более чем 9400 деревень получить доступ к междугороднему автомобильному транспорту. Как сообщало ИА REGNUM, в Китае была запущена в эксплуатацию железная дорога Чунцин-Хунань длиной 355 км. Вот они войдут в число 5 крупнейших экономик мира, а мы с такими цифрами не уверен.
3. Стр. 13-14 «доведение доли объектов транспортной инфраструктуры, на которых обеспечены условия полной доступности для пассажиров из числа маломобильных групп населения, к 2024 году: железнодорожных вокзалов (внеклассные и 1-2 класса) – до 37 процентов, аэровокзалов - до 55 процентов, морских и речных вокзалов - до 21,7 процента, автовокзалов - до 15 процентов, к 2035 году - до 100 процентов всех объектов». 37 % ,15% – очень низкие цифры. В стране давно действует закон о доступности объектов инфраструктуры. Местные власти обязаны были это сделать давно.
4. Стр. 17 «повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера до 22 процентов в 2024 году, до 63 процентов - в 2035 году;» уровень защищенности 22%, т.е. 1/5 от того как должно быть? «повышение уровня защищенности аэропортов от актов незаконного вмешательства до 66,9 процента к 2024 году и до 90 процентов – к 2035 году (с учетом финансирования Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте в период

- до 2035 года)». А остальных 33% уровня защищенности где? Их просто нет?
5. Стр. 18 «снижение среднего количества совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса до 22,5 штуки к 2024 году и до 17,5 штуки - к 2035 году» не понятно, т.е. получается что Минтранс управляет людьми, которые совершают «акты незаконного вмешательства»? Как можно этим управлять?
 6. Стр. 20 «переход к механизму «пользователь платит» для автомобильных дорог. К 2025 году данный механизм будет реализован на автомобильных дорогах регионального значения. К 2035 году будет обеспечен переход к платности для всех категорий пользователей автодорог, включая дорожную сеть городских агломераций» так и хочется сказать что-нибудь нехорошее. Пользователь платит в виде транспортного налога на автомобиль, по-моему, и в цену бензина что-то закладывали. Примакова на них нет. Коекакеры, а не стратеги. Пусть построят новую сеть дорог на частные деньги и там берут плату. А брать плату с дорог построенных нашими отцами и дедами ума много не надо!
 7. Стр. 28 «В настоящее время существенную долю грузов, переваливаемых в морских портах, составляют сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки. Поэтому стратегически важным является развитие портово-промышленных зон». Вот и у них вся стратегия чтобы побольше вывести и продать. Инициативы государства, направленной на совершенствование транспортных средств, на работу с губернаторами, на совершенствование нормативной базы на стимулирование выпуска новых изделий нет. Написано красиво и в виде «хорошо, чтобы было так» совершенно не понятно, почему будут исполняться их «хотелки», конечно, кроме глобальных строек, которые будут финансироваться из средств ФБ.
 8. Стр. 34 Вместо мероприятия:
«гармонизация законодательства в области создания и сертификации гражданской авиационной техники со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации»
предлагаю мероприятие «Создание сети правительственных испытательных лабораторий (центров), обеспечивающих полный комплекс работ по сертификации гражданской авиационной техники в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации на территории Российской Федерации»; причем правительственный статус испытательной лаборатории будет присваиваться уполномоченным

органом или Авиарегистром. Включить в целевые показатели количество лабораторий или процент от 100% видов испытаний, по которым Изготовителю АТ гарантировано проведение испытаний на территории РФ.

9. Стр. 43 «На базе подведомственного Министерству транспорта Российской Федерации федерального автономного учреждения «Российский дорожный научно-исследовательский институт», имеющего опыт в проектировании, инженерном сопровождении и строительном контроле в сфере дорожного хозяйства, будет создан центр компетенций для всех отраслей транспортного строительства». А кто будет создавать НТЗ в сфере транспорта? Об этом нет ни слова.
10. Общее замечание: В целом неплохо, но почти все показатели растянуты на 10-15 лет, хотя это можно сделать за 3-5 (а некоторые делают за год) – это печально, и второе – чувствуется отличная теоретическая подготовка (кембридж), но практики нет совсем. Не прописаны механизмы, которые заставят все регионы, все министерства и все организации выполнять эти «Хотелки».

Васильев К.А.